Ovaj je dokument samo dokumentacijska pomoć za čiji sadržaj institucije ne preuzimaju odgovornost.

►**B**

UREDBA VIJEĆA (EEZ) br. 1192/69

od 26. lipnja 1969.

o zajedničkim pravilima normalizacije računa željezničkih prijevoznika

(SL L 156, 28.6.1969., str. 8)

Promijenio:

		Službeni list		
		br.	stranica	datum
►**M1**	Uredba Vijeća (EEZ) br. 3572/90 od 4. prosinca 1990.	L 353	12	17.12.1990
►**M2**	Uredba Vijeća (EZ) br. 1791/2006 od 20. studenoga 2006.	L 363	1	20.12.2006
►**M3**	Uredba Vijeća (EU) br. 517/2013 od 13. svibnja 2013.	L 158	1	10.6.2013

Promijenio:

►**A1**	Akt o pristupanju Danske, Irske i Ujedinjene Kraljevine Velike Britanije i Sjeverne Irske	L 73	14	27.3.1972
►**A2**	Akt o pristupanju Grčke	L 291	17	19.11.1979
►**A3**	Akt o pristupanju Španjolske i Portugala	L 302	23	15.11.1985
►**A4**	Akt o pristupanju Austrije, Švedske i Finske	C 241	21	29.8.1994
►**A5**	Akt o uvjetima pristupanja Češke Republike, Republike Estonije, Republike Cipra, Republike Latvije, Republike Litve, Republike Mađarske, Republike Malte, Republike Poljske, Republike Slovenije i Slovačke Republike i prilagodbama ugovora na kojima se temelji Europska unija	L 236	33	23.9.2003

▼B

UREDBA VIJEĆA (EEZ) br. 1192/69

od 26. lipnja 1969.

o zajedničkim pravilima normalizacije računa željezničkih prijevoznika

VIJEĆE EUROPSKIH ZAJEDNICA,

uzimajući u obzir Ugovor o osnivanju Europske ekonomske zajednice, a posebno njegove članke 75. i 94.,

uzimajući u obzir Odluku Vijeća od 13. svibnja 1965. ([1]) o usklađivanju određenih odredaba koje utječu na tržišno natjecanje u željezničkom i cestovnom prijevozu i prijevozu unutarnjim plovnim putovima,

uzimajući u obzir prijedlog Komisije,

uzimajući u obzir mišljenje Skupštine ([2]),

uzimajući u obzir mišljenje Gospodarskog i socijalnog odbora ([3]),

budući da je jedan od ciljeva zajedničke prometne politike ukloniti nejednakosti do kojih dolazi zbog toga što tijela javne vlasti nameću financijske obveze ili dodjeljuju povlastice željezničkim prijevoznicima i koje bi shodno tome mogle dovesti do znatnog narušavanja uvjeta tržišnog natjecanja;

budući da je u tu svrhu primjereno donijeti takve mjere kojima će se osigurati uklanjanje učinaka takvih financijskih obveza ili povlastica s ciljem postizanja jednakosti u postupanju sa svim načinima prijevoza; budući da se za određene kategorije financijskih obveza ili povlastica, takva mjera može sastojati u njihovom ranom okončanju; budući da se, s obzirom na druge kategorije financijskih obveza ili povlastica, takva mjera mora provesti kao dio postupka normalizacije računa željezničkih prijevoznika, pri čemu je značajka takve normalizacije plaćanje naknade s obzirom na učinke takvih financijskih obveza ili povlastica;

budući da je potrebno konačno urediti stanje u vezi s nekim kategorijama financijskih obveza ili povlastica koje obuhvaća normalizacija zajedno s postupnim usklađivanjem pravila kojima su uređeni financijski odnosi između željezničkih prijevoznika i država kako je utvrđeno u članku 8. Odluke Vijeća od 13. svibnja 1965. o usklađivanju određenih odredaba koje utječu na tržišno natjecanje u željezničkom i cestovnom prijevozu i prijevozu unutarnjim plovnim putovima; budući da je stoga primjereno, za te kategorije obveza ili povlastica, do konačnog uređenja, da svaka država ima pravo u svakom pojedinačnom slučaju odlučiti treba li do normalizacije doći; budući da je, ako je odluka o normalizaciji donesena, normalizaciju potrebno provesti u skladu sa zajedničkim pravilima utvrđenima ovom Uredbom, posebno u vezi s metodama obračunavanja novčane naknade;

([1]) SL 88, 24.5.1965., str. 1500/65.
([2]) SL C 135, 14.12.1968., str. 34.
([3]) SL C 118, 11.11.1968., str. 7.

▼B

budući da je potrebno prije isplate naknade zbog normalizacije računa odrediti financijske obveze ili povlastice željezničkih prijevoznika u usporedbi s njihovim položajem ako posluju pod jednakim uvjetima kao i drugi prijevoznici;

budući da se, kako bi se to moglo odrediti, moraju odrediti slučajevi na koje bi se normalizacija trebala primjenjivati; budući da je potrebno obuhvatiti sve postojeće slučajeve u državama članicama, uz izuzetak, s jedne strane, obveza javne službe, u smislu Uredbe Vijeća (EEZ) br. 1191/69 ([1]) od 26. lipnja 1969. o djelovanju država članica u vezi s obvezama koje su svojstvene javnim uslugama u željezničkom i cestovnom prometu i prometu unutarnjim vodnim putovima, te s druge strane, razlika u financijskim obvezama za infrastrukturu i oporezivanje prema pravilima kojima se uređuju ta tri načina prijevoza – razlika koje će se pravovremeno ukloniti u okviru mjera predloženih s obzirom na određivanje pristojbi za korištenje infrastrukture, a sukladno prilagodbi općih i posebnih sustava oporezivanja u vezi s prijevozom;

budući da svaka normalizacija ima svoje posebne značajke, potrebno je odrediti područje primjene svakog takvog slučaja i utvrditi načela obračunavanja koja će se primjenjivati u svrhu određivanja financijskih obveza, odnosno povlastica dodijeljenih željezničkim prijevoznicima;

budući da je, s ciljem određivanja iznosa takvih obveza ili povlastica, nužno usporediti sustav koji se primjenjuje na željezničke prijevoznike s onim koji se primjenjuje na privatne prijevoznike koji obavljaju druge vrste prijevoza;

budući da su financijske obveze željezničkih prijevoznika u pravilu veće od povlastica koje uživaju i da nadalje takvi prijevoznici mogu lako pribaviti računovodstvene podatke nužne za utvrđivanje iznosa takvih obveza ili povlastica; budući da je stoga primjereno omogućiti takvim prijevoznicima davanje inicijative po tom pitanju, pri čemu je nadležnim tijelima država članica prepušteno da u skladu s odredbama ove Uredbe, a prije utvrđivanja iznosa naknade, provjere iznose na kojima su prijevoznici temeljili svoje zahtjeve; budući da je poželjno utvrditi rok u kojem ta tijela moraju donijeti odluku;

budući da je, s obzirom da je plaćanje naknade povezano s izradom državnog proračuna ili proračuna nadležnih tijela i željezničkih prijevoznika, primjereno utvrditi posebne odredbe kojima se predviđa izvršavanje plaćanja na temelju predračuna i podmirenja nepodmirenih iznosa;

budući da je, radi jasnoće i s ciljem primjerenog objavljivanja normalizacije računa, poželjno iznose naknada koji su odobreni u skladu s normalizacijom računa, uključiti u tablicu koja se nalazi u prilogu godišnjih izvješća željezničkih prijevoznika;

([1]) SL L 156, 28.6.1969., str. 1.

▼B

budući da je poželjno osigurati da države članice prijevoznicima omoguće odgovarajuće načine za izražavanje njihovih interesa u vezi s pojedinačnim odlukama koje su države članice donijele u provedbi ove Uredbe;

budući da Komisija mora moći pribaviti od država članica sve odgovarajuće podatke vezane uz primjenu ove Uredbe;

budući da, s obzirom da naknadu plaćenu u skladu s ovom Uredbom dodjeljuju države članice u skladu sa zajedničkim pravilima utvrđenima ovom Uredbom, takvu naknadu potrebno je izuzeti iz prethodnog postupka obavješćivanja iz članka 93. stavka 3. Ugovora o osnivanju Europske ekonomske zajednice;

budući da provedba zajedničke prometne politike iziskuje neposrednu primjenu odredaba ove Uredbe na šest nacionalnih željezničkih prijevoznika; budući da se, zbog položaja drugih željezničkih prijevoznika, posebno s obzirom na uvjete tržišnog natjecanja u prometnom sektoru te zbog potrebe provedbe gore navedene zajedničke prometne politike po fazama, ispitivanje uvjeta za proširenjem primjene ove Uredbe na druge željezničke prijevoznike može odgoditi na nekoliko godina;

budući da postupak normalizacije ne oslobađa, u mjeri u kojoj je moguće, države članice njihove odgovornosti za uklanjanje postojećih uzroka narušavanja tržišnog natjecanja; budući da države članice, ipak, takvim djelovanjem ne smiju izazvati pogoršanje, u pravnom ili činjeničnom smislu, u položaju željezničkog radnika, ili sprečavati ili usporavati poboljšanja njihovih životnih i radnih uvjeta,

DONIJELO JE OVU UREDBU:

ODJELJAK I.

Pojmovi i područje primjene

Članak 1.

1. Željeznički prijevoznici normaliziraju račune u skladu sa zajedničkim pravilima navedenima u ovoj Uredbi.

2. Svaka novčana naknada koja proizlazi iz normalizacije računa iz stavka 1. ovog članka, primjenjuje se od 1. siječnja 1971., u skladu sa zajedničkim postupcima navedenima u ovoj Uredbi.

Članak 2.

1. U smislu ove Uredbe normalizacija računa željezničkih prijevoznika sastoji se od:

▼B

(a) određivanja naloženih financijskih obveza odnosno povlastica koje uživaju željeznički prijevoznici, u skladu sa svakom odredbom zakona ili drugih propisa, u usporedbi s njihovim položajem ako posluju pod jednakim uvjetima kao drugi prijevoznici;

(b) plaćanja naknade za obveze ili povlastice koje proizlaze iz točke (a) ovog stavka.

2. S financijskim obvezama koje proizlaze iz odredaba zakona ili drugih propisa koje sadrže ishod pregovora između socijalnih partnera ne postupa se kao s financijskim obvezama u smislu ove Uredbe.

3. Normalizacija računa u smislu ove Uredbe ne odnosi se na obveze javne službe koje nameću države članice i koje su obuhvaćene Uredbom (EEZ) br. 1191/69.

Članak 3.

▼A1

1. This regulation shall apply to the following railway undertakings:

▼M1

— Société Nationale des Chemins de Fer Belges (SNCB)Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS),

— Danske Statsbaner (DSB),

— Deutsche Bundesbahn (DB),

— Deutsche Reichsbahn (DR),

— Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος (ΟΣΕ),

— Red Nacionale de los Ferrocarriles Españoles (RENFE),

— Société Nationale des Chemins de Fer Français (SNCF),

— Iarnród Éireann,

— Ente Ferrovie dello Stato (FS),

— Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL),

— Naamloze Vernootschap Nederlandse Spoorwegen (NS),

▼A4

— Österreichische Bundesbahnen (ÖBB),

▼M1

— Caminhos-de-Ferro Portugueses, EP (CP),

▼A4

— Valtionrautatiet/Statsjärnvägarna (VR),

— Statens järnvägar (SJ),

▼M1

— British Rail (BR),

— Northern Ireland Railways (NIR),

▼A5

— České dráhy (ČD) a.s.; Správa železniční dopravní cesty s.o,

— AS Eesti Raudtee,

Edelaraudtee AS,

— Valsts akciju sabiedrība „Latvijas Dzelzceļš” (LDZ),

— Lietuvos geležinkeliai (LG),

— Magyar Államvasutak Rt. (MÁV),

— Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Rt. (GySEV),

▼A5

— PKP Polskie Linie Kolejowe S.A,

PKP Cargo S.A,

PKP InterCity sp. z o.o,

PKP Przewozy Regionalne sp. z o.o,

— Slovenske železnice (SŽ),

— Železnice Slovenskej republiky (ŽSR),

▼M2

— Национална компания Железопътна инфраструктура (НК ЖИ);

Български държавни железници ЕАД (БДЖ ЕАД);

— Compania Națională de Căi Ferate C.F.R. – S.A. (CFR),

Societatea Națională de Transport Feroviar de Marfă C.F.R. Marfă – S.A. (CFR Marfă),

Societatea Națională de Transport Feroviar de Călători C.F.R. Călători – S.A. (CFR Călători),

Societatea de Administrare Active Feroviare S.A.A.F. – S.A,

▼M3

— HŽ Infrastruktura d.o.o.;

HŽ Putnički prijevoz d.o.o.,

HŽ Cargo d.o.o.

▼B

2. Komisija najkasnije do 1. siječnja 1973. dostavlja Vijeću mjere koje smatra nužnima u svrhu proširenja primjene ove Uredbe na druge željezničke prijevoznike.

Članak 4.

1. Normalizacija računa u smislu ove Uredbe primjenjuje se na sljedeće kategorije financijskih obveza ili povlastica:

(a) plaćanja koja su željeznički prijevoznici dužni izvršiti, ali koja za ostatak gospodarstva, uključujući druge načine prijevoza, podmiruje država (kategorija I.);

(b) izdatak socijalne prirode koji snose željeznički prijevoznici s obzirom na obiteljske dodatke koji se razlikuju od onih koje bi oni snosili da doprinose plaćaju pod jednakim uvjetima kao i drugi prijevoznici (kategorija II.);

(c) plaćanja za starosne i druge vrste mirovina koja snose željeznički prijevoznici pod uvjetima različitim od onih koji se primjenjuju na druge prijevoznike (kategorija III.);

(d) podmirivanje troškova koje željeznički prijevoznici snose za uređaje za osiguravanje željezničko-cestovnih prijelaza (kategorija IV.).

2. Sljedeće kategorije financijskih obveza ili povlastica koje budu postojale u trenutku stupanja na snagu ove Uredbe ukidaju se najkasnije do 1. siječnja 1971.:

(a) obveza zapošljavanja viška radnika s obzirom na potrebe prijevoznika (kategorija V.);

▼B

(b) retroaktivna povećanja plaća koje uvodi vlada države članice, osim kad su ta povećanja namijenjena isključivo u svrhu usklađivanja plaća koje isplaćuju željeznički prijevoznici s plaćama koje se isplaćuju drugdje u prometnom sektoru (kategorija VI.);

(c) zakašnjenje kod obnove i održavanja koje uzrokuju nadležna tijela (kategorija VII.).

3. Sljedeće kategorije financijskih obveza ili povlastica koje budu postojale u trenutku stupanja na snagu ove Uredbe ukidaju se najkasnije do 1. siječnja 1973.:

financijske obveze za obnovu ili zamjenu kao posljedice ratne štete, koje snose željeznički prijevoznici, ali koje je trebala preuzeti država (kategorija VIII.),

troškovi za glavnice i kamate po zajmovima dodijeljenim prema ovoj točki predmet su normalizacije računa u smislu ove Uredbe sve do prestanka obveze.

4. Sljedeće kategorije financijskih obveza ili povlastica koje budu postojale u trenutku stupanja na snagu ove Uredbe predmetom su normalizacije računa u smislu ove Uredbe:

(a) obveza zadržavanja viška radnika s obzirom na potrebe prijevoznika (kategorija IX.);

(b) mjere u korist radnika, kao priznanje za određene zasluge za državu, koje je država nametnula željezničkim prijevoznicima pod uvjetima koji se razlikuju od onih koji se primjenjuju na druge prijevoznike (kategorija X.);

(c) dodaci koji se isplaćuju radnicima, a nametnuti su željezničkim prijevoznicima, dok drugim prijevoznicima nisu (kategorija XI.);

(d) izdatak socijalnog značaja koji snose željeznički prijevoznici, naročito s obzirom na liječenje, različit od onog kojeg bi snosili da doprinose plaćaju po jednakoj osnovi kao i drugi prijevoznici (kategorija XII.);

(e) financijske obveze prenesene na željezničke prijevoznike kao posljedica zahtjeva države za održavanjem u funkciji radionica ili drugih poslovnih jedinica u okolnostima koje su nespojive s funkcioniranjem na komercijalnoj osnovi (kategorija XIII.);

(f) uvjeti koji se zahtijevaju za dodjeljivanje ugovora o javnim radovima i nabavama (kategorija XIV.).

Sljedeća kategorija financijske obveze ili povlastice može također biti predmetom normalizacije računa u smislu ove Uredbe:

troškovi za pokrivanje glavnice i kamata zbog ranijeg nedostatka normalizacije (kategorija XV.).

Konačno uređenje u vezi s kategorijama od IX. do XV. donosi Vijeće najkasnije do trenutka donošenja mjera za provedbu članka 8. Odluke Vijeća od 13. svibnja 1965. o usklađivanju određenih odredaba koje utječu na tržišno natjecanje u željezničkom i cestovnom prijevozu i prijevozu unutarnjim plovnim putovima. U međuvremenu, države članice nastoje ukloniti uzroke tih financijskih obveza ili povlastica.

▼B

ODJELJAK II.

Zajednička pravila za normalizaciju i naknade

Članak 5.

1. Svaka financijska obveza ili povlastica za željezničke prijevoznike koja jest ili može biti predmetom normalizacije računa određuje se u skladu s odredbama iz priloga ovoj Uredbi. Prilozi čine sastavni dio ove Uredbe.

2. Kada je potrebno usporediti uvjete za željezničke prijevoznike, za bilo koju kategoriju koju je potrebno normalizirati, s onima koji se primjenjuju drugdje u prometnom sektoru, uspoređuje ih se samo u odnosu na privatne prijevoznike.

Članak 6.

1. Bruto iznos naknade za svaku kategoriju normalizacije određuje se s obzirom na kategoriju primjenom načela obračunavanja navedenih u Prilogu.

Neto iznos izračunava se uzimanjem u obzir samo jednom svake stavke koja se pojavljuje više od jednog puta prilikom obračunavanja bruto iznosa za različite kategorije.

2. Kada se obračunavanjem učinjenim u skladu s odredbama iz priloga za svaku kategoriju normalizacije otkrije financijska obveza za željezničkog prijevoznika, željeznički prijevoznik ima pravo na iznos jednak toj obvezi u obliku naknade tijela javne vlasti.

Kada se takvim obračunavanjem otkrije povlastica za željezničkog prijevoznika, iznos naknade jednak toj povlastici prijevoznik plaća tijelima javne vlasti.

Članak 7.

1. Željeznički prijevoznici svake godine podnose nadležnim tijelima zahtjeve za normalizaciju u skladu s odredbama ove Uredbe.

2. Takvi zahtjevi sadržavaju:

(a) podatke za sljedeću financijsku godinu, izračunane na temelju odredaba zakona ili drugih propisa koji su na snazi u vrijeme podnošenja zahtjeva; i

(b) podatke nužne za usklađivanje privremeno plaćenih iznosa s obzirom na financijsku godinu za koju su konačni rezultati poznati.

3. Zahtjev koji se podnosi pravovremeno kako bi se tijelima javne vlasti omogućilo osiguravanje potrebnih proračunskih sredstava, sadrži sve odgovarajuće podatke, naročito u vezi s:

▼B

(a) financijskim obvezama ili povlasticama za svaku kategoriju normalizacije;

(b) načinom obračuna primijenjenog na svaku kategoriju koja se razmatra;

(c) bruto i neto iznosima iz članka 6. stavka 1. za svaku kategoriju koja se razmatra. Procjene iz stavka 2. točke (a) ovog članka izračunavaju se na temelju brojčanih podataka za posljednje razdoblje za koje su konačni rezultati poznati, pri čemu su u obzir uzete sve promjene do kojih je moglo doći unutar svake kategorije normalizacije do trenutka podnošenja zahtjeva.

Članak 8.

1. Nadležna tijela država članica provjeravaju podatke na kojima se temelji zahtjev željezničkog prijevoznika.

2. Nadležna tijela država članica mogu nakon što prijevozniku omoguće iznošenje primjedbe:

— prilagoditi iznose naknade i izmijeniti ostale stavke u zahtjevu, ako nisu u skladu s odredbama ove Uredbe,

— uključiti u zahtjev druge financijske obveze ili povlastice koje proizlaze iz neke od kategorija navedenih u članku 4.

3. Nadležna tijela u skladu s odredbama ove Uredbe određuju predračunski iznos naknade za sljedeću financijsku godinu i konačni iznos naknade za posljednju prethodnu financijsku godinu za koju su konačni rezultati poznati. Njihova odluka obuhvaća pojedinosti izračuna takvih iznosa.

4. Nadležna tijela obavješćuju željezničkog prijevoznika o svojoj odluci najkasnije šest mjeseci nakon zaprimanja zahtjeva.

Ako nadležna tijela u tom roku ne donesu odluku, zahtjev prijevoznika smatra se privremeno prihvaćenim.

Članak 9.

Države članice isplaćuju predračunski iznos naknade određen u skladu s člankom 8. tijekom financijske godine za koju je izrađen predračun.

Tijekom te financijske godine, države članice isplaćuju ili naplaćuju saldo naknade dospjele zbog razlike između konačnog iznosa naknade za posljednju prethodnu financijsku godinu za koju su konačni rezultati dostupni i već isplaćenih predračunskih iznosa.

▼B

Članak 10.

1. Iznos naknade isplaćene za svaku kategoriju normalizacije prikazan je u tablici priloženoj godišnjim izvješćima željezničkog prijevoznika. Ta tablica odvojeno prikazuje iznose naknade primljene na temelju predračuna te iznose primljene ili isplaćene prilikom podmirenja nepodmirenog salda kako je predviđeno u članku 9.

U tablici se također prikazuju iznosi naknade odobrene za svaku obvezu javne službe, na temelju Uredbe (EEZ) br. 1191/69.

2. Ukupan se iznos naknade primljene u skladu s normalizacijom računa i naknade primljene za obveze javne službe, ovisno o važećim pravilima u pojedinim državama, unosi bilo u poslovni račun ili u račun dobiti i gubitka željezničkog prijevoznika.

Članak 11.

Odluke donesene u skladu s odredbama ove Uredbe nadležna tijela država članica moraju obrazložiti i službeno objaviti.

Članak 12.

Države članice željezničkim prijevoznicima, u njihovom svojstvu kao željezničkih prijevoznika, osiguravaju mogućnost da na odgovarajući način iznesu svoja stajališta o njihovim interesima, u vezi s odlukama donesenim u skladu s ovom Uredbom.

ODJELJAK III.

Završne odredbe

Članak 13.

1. Komisija može zatražiti od država članica da dostave sve odgovarajuće podatke u vezi s primjenom ove Uredbe. Komisija se savjetuje s dotičnim državama članicama kada god smatra da je to potrebno.

2. Naknada isplaćena u skladu s ovom Uredbom izuzeta je od prethodnog postupka obavješćivanja predviđenog u članku 93. stavku 3. Ugovora o osnivanju Europske ekonomske zajednice.

Države članice odmah prosljeđuju Komisiji pojedinosti o iznosima koji su stvarno isplaćeni kao naknada s obzirom na svaku kategoriju financijske obveze ili povlastice iz ove Uredbe.

▼B

Članak 14.

1. Države članice, nakon savjetovanja s Komisijom i pravovremeno, donose zakone i druge propise potrebne radi provedbe ove Uredbe.

2. Komisija se savjetuje s državama članicama o predloženim mjerama iz stavka 1. ako država članica to zatraži ili ako Komisija to smatra primjerenim.

Ova je Uredba u cijelosti obvezujuća i izravno se primjenjuje u svim državama članicama.

▼B

PRILOG I.

Kategorija I.: **Plaćanja koja su željeznički prijevoznici dužni izvršiti, ali koja za ostatak gospodarstva, uključujući druge načine prijevoza, podmiruje država**

A. **Područje primjene**

Ova kategorija obuhvaća slučajeve kada željeznički prijevoznik mora u skladu s odredbama zakona ili drugih propisa preuzeti određena plaćanja koja za drugi gospodarski sektor, uključujući druge prijevoznike, u cijelosti ili djelomično snosi država. Takva plaćanja uključuju naknadu za gubitak ili ozljedu uzrokovanu nesrećama na radu te posebne doplatke za djecu radnika.

B. **Načelo obračunavanja**

Naknada je jednaka iznosu kojeg bi država snosila da se radilo o prijevozniku u nekom drugom sektoru gospodarstva, uključujući druge načine prijevoza.

▼B

PRILOG II.

Kategorija II.: **Izdaci socijalne prirode koje snosi željeznički prijevoznik s obzirom na obiteljske dodatke koji se razlikuju od onih koje bi snosio da doprinose plaća pod jednakim uvjetima kao i drugi prijevoznici.**

A. **Područje primjene**

Ova kategorija obuhvaća slučajeve kada željeznički prijevoznik mora u skladu s odredbama zakona ili drugih propisa neposredno ili preko posebnog tijela izvršiti plaćanje za obiteljske dodatke.

B. **Načelo obračunavanja**

Financijska obveza koju je potrebno normalizirati jednaka je razlici između:

(a) iznosa dodataka predviđenih prema općem zakonu i koje je isplatio željeznički prijevoznik; i

(b) jednakog iznosa prilagođenog:

— omjerom između razmjera glava obitelji prema ukupnom broju zaposlenih radnika u željezničkom prijevozniku i takvog razmjera u ukupnosti prijevoznika koji plaćaju doprinose tijelu koje se uzima kao osnova usporedbe,

— omjerom između prosječnog broja osoba koje ovise o svakoj glavi obitelji kad se radi o željezničkom prijevozniku i takvog prosječnog broja kad se radi o ukupnosti prijevoznika koji plaćaju doprinose tijelu koje se uzima kao osnova usporedbe.

▼B

PRILOG III.

Kategorija III.: **Plaćanja za starosne i druge vrste mirovina koja snose željeznički prijevoznici pod uvjetima različitim od onih koji se primjenjuju na druge prijevoznike**

A. **Područje primjene**

Ova kategorija obuhvaća slučajeve kada željeznički prijevoznik mora u skladu s odredbama zakona ili drugih propisa izvršiti plaćanje za starosne i druge vrste mirovina za svoje radnike i druge osobe koje na njih imaju pravo, pod uvjetima različitim od onih koji se primjenjuju na druge prijevoznike.

Do razlike u uvjetima koji uzrokuju razliku u plaćanjima dolazi zbog:

1. činjenice da željeznice moraju plaćati mirovinske doprinose jer oni dospijevaju na naplatu izravno i u cijelosti, dok drugi prijevoznici plaćaju odgovarajućem tijelu doprinos razmjeran broju njihovih zaposlenih radnika i prema razini plaća tih radnika; ili

2. činjenice da željeznički radnici dobivaju povlasticu prema određenim posebnim odredbama, koje ne vrijede za druge načine prijevoza, a što dovodi do dodatnih financijskih obveza ili povlastica za željeznice.

B. **Načelo obračunavanja**

1. S obzirom na plaćanja obuhvaćena pod A. točkom 1., naknada je jednaka razlici između financijske obveze koju prijevoznik snosi i one koju bi snosio da, uz jednak broj osoba aktivno zaposlenih i koje primaju jednaku naknadu za rad, podliježe bilo programu prema općem zakonu (opći program socijalne sigurnosti ili obvezatni dopunski programi) ili programu koji se primjenjuje na druge načine prijevoza. U slučajevima kada takvi programi ne nude nikakvu osnovu za usporedbu, kao osnova se uzima program mirovinskog osiguranja predstavnika prijevoznika.

   Financijska obveza željezničkog prijevoznika utvrđuje se izravno iz njegovih poslovnih knjiga.

   Financijska obveza koju bi prijevoznik imao da, uz jednak broj osoba aktivno zaposlenih i koje primaju jednaku naknadu za rad, podliježe programu uzetom kao osnova usporedbe, utvrđuje se primjenom odredaba zakona ili drugih propisa kojima je određen takav program.

2. S obzirom na plaćanja obuhvaćena pod A. točkom 2., naknada je jednaka bilo:

   (a) razlici između:

   — financijske obveze prijevoznika, kako je utvrđeno izravno iz njegovih poslovnih knjiga, i

   — izravnih ili neizravnih povlastica koje prijevoznik uživa u usporedbi s drugim načinima prijevoza zbog posebnih odredaba navedenih pod A. točkom 2.; ili

   (b) razlici između:

   — financijske obveze prijevoznika koju snosi ili bi snosio kako bi u cijelosti pokrio plaćanja s obzirom na program odlaska u mirovinu i mirovinskih doprinosa kojem podliježe, i

   — financijske obveze koja bi nastala da je primijenjen program koji je osnova za usporedbu.

3. Ako pravila nacionalnog zakonodavstva, koja imaju jednak cilj, ali su sastavljena pod drugačijim uvjetima, imaju jednak učinak kao stavci 1. i 2., naknada se može obračunati u skladu s tim pravilima.

▼B

4. Svaka država članica do 31. prosinca 1970. obavješćuje Komisiju o predračunskom iznosu naknade koju namjerava isplatiti svojem željezničkom prijevozniku u skladu s ranije navedenim načelima.

Komisija o tom pitanju podnosi izvješće do 31. prosinca 1971. Na osnovi tog izvješća i najkasnije do donošenja mjera za provedbu članka 8. Odluke Vijeća od 13. svibnja 1965. o usklađivanju određenih odredaba koje utječu na tržišno natjecanje u željezničkom i cestovnom prijevozu i prijevozu unutarnjim vodnim putovima, Vijeće donosi odluku o tome koje je mjere u tom pogledu potrebno poduzeti.

▼B

PRILOG IV.

Kategorija IV.: **Troškovi koje željeznički prijevoznici snose za uređaje za osiguravanje željezničko-cestovnih prijelaza**

A. **Područje primjene**

Ova kategorija obuhvaća slučajeve kada željeznički prijevoznik u skladu s odredbama zakona ili drugih propisa snosi neuobičajeno velik udio u troškovima izgradnje i upravljanja uređajima za osiguravanje koje koriste željeznice i drugi načini prijevoza.

Smatra se da se neuobičajeno velik udio snosi u sljedećim slučajevima:

(a) *u slučaju izgradnje nove ceste*

kada željeznički prijevoznik ima troškove za uređaje za osiguravanje željezničko-cestovnog prijelaza na novoj cesti, osim ako se cesta ne gradi na zahtjev željezničkog prijevoznika;

(b) *u slučaju modernizacije nadvožnjaka ili podvožnjaka ili zamjene prijelaza željezničke pruge u razini nadvožnjaka ili podvožnjaka*

osim ako se to ne izvodi na zahtjev željezničkog prijevoznika, pri čemu prijevoznik snosi trošak modernizacije, umanjen za svaki dodatni trošak izmjena učinjenih na zahtjev željezničkog prijevoznika i vrijednost neke povlastice koja proizlazi iz modernizacije;

(c) *u slučaju modernizacije prijelaza željezničke pruge u razini*

a željeznički prijevoznik snosi više od polovice troškova;

(d) *kada, s obzirom na obnovu, održavanje ili upravljanje:*

— nadvožnjaka ili podvožnjaka,

željeznički prijevoznik snosi veći dio troškova, a koje je trebao snositi na temelju točke (a) ili (b) za izgradnju ili modernizaciju uređaja za osiguravanje željezničko-cestovnih prijelaza,

— prijelaza željezničke pruge u razini,

željeznički prijevoznik snosi više od polovice uključenih troškova.

B. **Načela obračunavanja**

Naknada se određuje na sljedeći način:

U slučajevima pod točkom (a):	iznos naknade jednak je udjelu troškova koje snosi željeznički prijevoznik koji nije zatražio izgradnju nove ceste, umanjenom za sve dodatne troškove do kojih je došlo zbog izmjena učinjenih na zahtjev željezničkog prijevoznika;
U slučajevima pod točkom (b):	iznos naknade jednak je udjelu troškova koje snosi željeznički prijevoznik koji nije zatražio predmetnu modernizaciju, umanjenom za sve dodatne troškove izmjena učinjenih na zahtjev željezničkog prijevoznika i vrijednost neke povlastice koju željeznički prijevoznik ima od provedenih radova; takva se povlastica procjenjuje uzimajući u obzir, kada je prijelaz željezničke pruge u razini zamijenjen nadvožnjakom ili podvožnjakom, svaku naknadu koju je željeznički prijevoznik već primio s obzirom na prijelaz željezničke pruge u razini;
U slučajevima pod točkom (c):	iznos naknade jednak je dijelu troškova koje željeznički prijevoznik snosi, a što prelazi polovicu onoga što je dužan snositi;

▼B

U slučajevima pod točkom (d):	u slučajevima nadvožnjaka ili podvožnjaka, iznos naknade jednak je dijelu troškova koje snosi željeznički prijevoznik, a što prelazi udio troškova izgradnje ili modernizacijeuređaja za osiguravanje željezničko-cestovnih prijelaza koje on treba snositi u skladu s načelima obračunavanja utvrđenim za slučajeve pod točkama (a) i (b); — u slučaju prijelaza željezničke pruge u razini, iznos naknade jednak je onom dijelu troškova koje snosi željeznički prijevoznik što prelazi polovicu onoga što je dužan snositi.

▼B

PRILOG V.

Kategorija V.: **Obveza zapošljavanja viška radnika s obzirom na potrebe prijevoznika**

Područje primjene

Ova kategorija obuhvaća slučajeve kada željeznički prijevoznik u skladu s odredbama zakona ili drugih propisa mora zaposliti više radnika nego što mu je uistinu potrebno.

▼B

PRILOG VI.

Kategorija VI.: **Retroaktivna povećanja plaća koja nameće vlada države članice, osim kada su ta povećanja učinjena isključivo u svrhu usklađivanja plaća koje isplaćuju željeznički prijevoznici s plaćama koje se isplaćuju drugdje u prometnom sektoru**

Područje primjene

Ova kategorija obuhvaća slučajeve kada se od željezničkog prijevoznika u skladu s mjerom vlade zahtijeva da izvrši retroaktivna povećanja plaća njegovih radnika, bez da mu se omogući usklađivanje stopa kako bi se ta retroaktivna povećanja uzela u obzir, dok se slične financijske obveze ne nameću drugim prijevoznicima.

▼B

PRILOG VII.

Kategorija VII.: **Zakašnjenje kod obnove i održavanja koja su prouzročila nadležna tijela**

Područje primjene

Ova kategorija obuhvaća slučajeve kada je željeznički prijevoznik u skladu s odlukom tijela javne vlasti dužan smanjiti svoje izdatke za obnovu i održavanje na razinu koja je potrebna za osiguravanje neprekidne djelatnosti prijevoznika.

Učinak takvog uplitanja jest povećanje izdataka na neuobičajeno visoku razinu za financijsku godinu u kojoj se odgođeni posao treba obaviti. Takva situacija dovodi do financijske obveze koja se nameće željezničkom prijevozniku u slučajevima kada on nije u mogućnosti povećati iznose raspoređene za te godine za izdatak održavanja i obnova.

▼B

PRILOG VIII.

Kategorija VIII.: **Financijske obveze za obnovu ili zamjenu kao posljedice ratne štete, koje snosi željeznički prijevoznik, ali koje je trebala preuzeti država**

A. **Područje primjene**

Ova kategorija obuhvaća slučajeve kada se, u skladu s odredbama zakona ili drugog propisa, od željezničkog prijevoznika zahtijeva da preuzme financijske obveze s obzirom na obnovu ili zamjenu kao posljedice ratne štete na drugačijoj osnovi od one koja se primjenjuje na druge prijevoznike.

B. **Načelo obračunavanja**

Iznos se određuje usporedbom osnovice na temelju koje su nastale financijske obveze između željezničkog i drugih prijevoznika, pri čemu su u obzir uzeti svi neizravni troškovi posebne prirode obavljanja željezničkog prometa.

Financijske obveze koje je potrebno uzeti u obzir su sljedeće:

(a) izravni izdatak za obnovu ili zamjenu;

(b) troškovi glavnice i kamata po zajmovima u vezi s obnovom ili zamjenom.

Iznos naknade utvrđuje se izravno iz poslovnih knjiga željezničkog prijevoznika.

Kada je zajam ugovoren također u svrhu pokrivanja drugih izdataka, financijska obveza iz zajma određuje se na temelju onog dijela zajma namijenjenog obnovi ili zamjeni.

▼B

PRILOG IX.

Kategorija IX.: **Obveza zadržavanja viška radnika s obzirom na potrebe prijevoznika**

A. **Područje primjene**

Ova kategorija obuhvaća slučajeve kada se od željezničkog prijevoznika, u skladu s odredbama koje su donijela tijela javne vlasti, zahtijeva:

(a) da zadrži višak zaposlenih radnika koje bi, prema odredbama koje se odnose na njegove radnike, imao pravo otpustiti;

(b) da zadrži radnike, koji su na temelju nekih odredaba kadrovskih propisa, s kojima željeznički prijevoznik nije suglasan, otpušteni zbog mjera racionalizacije i kojima se ne može ponuditi drugi posao kod prijevoznika.

B. **Načela obračunavanja**

Financijske obveze koje su posljedica zadržavanja viška radnika bit će razmjerne broju osoba na koje se ta mjera odnosi.

U slučajevima pod točkom (a):	broj osoba koje će se otpustiti predlaže prijevoznik. Broj osoba koje će se zadržati utvrđuju nadležna tijela. Naknada se plaća s obzirom na izdatak koji se odnosi na višak radnika za to razdoblje s obzirom da ti radnici i dalje predstavljaju višak u odnosu na potrebe.
U slučajevima pod točkom (b):	broj viška radnika koji se uzimaju u obzir prilikom obračunavanja utvrđuje željeznički prijevoznik. Taj je broj jednak broju osoba otpuštenih zbog mjera racionalizacije, pri čemu je u obzir uzeta mogućnost ponovnog zapošljavanja takvih radnika tijekom godine u kojoj mjere racionalizacije stupaju na snagu u pogledu radnih mjesta koja su ostala nepopunjena zbog odlaska u mirovinu, ili u pogledu novostvorenih radnih mjesta.

Iznos tako prouzročene financijske obveze bit će jednak ukupnom iznosu plaća, dodataka i plaćanja socijalnog osiguranja za svaku osobu zadržanu u radnom odnosu ili za svaku homogenu skupinu takvih osoba. U zadnjem slučaju, iznos se može obračunati na temelju prosjeka za svaku takvu skupinu.

▼B

PRILOG X.

Kategorija X.: **Mjere u korist radnika, kao priznanje za određene zasluge za državu, koje je država nametnula željezničkim prijevoznicima pod uvjetima koji se razlikuju od onih koji se primjenjuju na druge prijevoznike.**

A. **Područje primjene**

Ova kategorija obuhvaća slučajeve kada se od željezničkog prijevoznika zahtijeva da, u skladu s odredbama zakona ili drugih propisa, poduzme posebne mjere, kao što su dodjela dodataka, napredovanja s obzirom na radni staž, dodatna promaknuća, ili slobodni dani, u korist radnika koji su služili u oružanim snagama ili su na poseban način zadužili svoju državu.

B. **Načela obračunavanja**

Naknada je jednaka iznosu posebnih povlastica koje prijevoznik treba priznati radnicima.

U vezi s napredovanjem, u obzir se uzimaju samo odobrena napredovanja koja predstavljaju višak u odnosu na stalna zaposlenja.

Naknada se obračunava na dva različita načina, ovisno o broju osoba na koje se ona odnosi:

(a) obračunavanje se može izvršiti pojedinačno za svaki slučaj; ili

(b) prema homogenim skupinama osoba, prosječno povećanje troškova po osobi i broj osoba kojima se povlastice dodjeljuju svake godine određuje se za svaku skupinu.

▼B

PRILOG XI.

Kategorija XI.: **Dodaci za radnike koje plaća željeznički prijevoznik dok ih drugi prijevoznici ne plaćaju**

A. **Područje primjene**

Ova kategorija obuhvaća slučajeve kada se od željezničkog prijevoznika zahtijeva da u skladu s odredbama zakona ili drugih propisa svojim radnicima ili dijelu radnika, bilo da su aktivno zaposleni ili na raspolaganju za aktivno zapošljavanje, dodijeli dodatke koje ne plaćaju drugi prijevoznici. Takvi dodaci uključuju naročito dodatne obiteljske dodatke i dodatne regrese za godišnji odmor.

B. **Načelo obračunavanja**

Naknada je jednaka iznosu financijskih obveza koje prijevoznik mora preuzeti.

▼B

PRILOG XII.

Kategorija XII.: **Izdaci socijalnog značaja koje snose željeznički prijevoznici, naročito s obzirom na liječenje, različit od onog kojeg bi snosili da doprinose plaćaju po jednakoj osnovi kao i drugi prijevoznici**

A. **Područje primjene**

Ova kategorija obuhvaća slučajeve kada se od željezničkog prijevoznika zahtijeva da, u skladu s odredbama tijela javne vlasti, pokrije bilo izravno ili posredstvom posebnog tijela, određene troškove, kao što su troškovi za liječenje.

B. **Načela obračunavanja**

Naknada je jednaka razlici između stvarne financijske obveze prijevoznika i obveza koje bi preuzeo da je pridružen tijelu koje se uzima kao osnova usporedbe, pri čemu se dodatak isplaćuje za povlastice koje je prijevoznik dobrovoljno dodijelilo.

U vezi s liječenjem, naknada se obračunava na sljedeći način: financijske obveze željezničkog prijevoznika utvrđuju se izravno iz poslovnih knjiga. Obveza koju bi preuzeo da – uz jednak broj osoba koje su aktivno zaposlene i primaju jednaku naknadu za rad – podliježe programu uzetom kao osnova usporedbe, određuje se u skladu s odredbama zakona ili drugih propisa kojima se određuju takvi programi. Izdatak u odnosu na povlastice koje je željeznički prijevoznik dobrovoljno dodijelilo svojim radnicima, a koje su dodatne u odnosu na one raspoložive prema programu uzetom kao osnova usporedbe, odbija se od razlike između ta dva tako dobivena iznosa.

▼B

PRILOG XIII.

Kategorija XIII.: **Financijske obveze prenesene na željezničke prijevoznike zbog zahtjeva države za održavanjem u funkciji radionica ili druge poslovne jedinice u okolnostima koje su nespojive s funkcioniranjem na komercijalnoj osnovi**

A. **Područje primjene**

Ova kategorija obuhvaća slučajeve kada se od željezničkog prijevoznika zahtijeva da, u skladu s odlukom tijela javne vlasti, zbog socijalne ili regionalne politike, održava u funkciji radionice ili druge poslovne jedinice čije postojanje više nije opravdano potrebama prijevoznika.

B. **Načelo obračunavanja**

Naknada je jednaka trošku održavanja predmetnih radionica u traženoj funkciji. Brojčani podaci za određivanje tog troška su oni navedeni u poslovnim knjigama željezničkog prijevoznika.

▼B

PRILOG XIV.

Kategorija XIV.: **Uvjeti koji se zahtijevaju za dodjeljivanje ugovora o javnim radovima i nabavama**

A. **Područje primjene**

Ova kategorija obuhvaća slučajeve kada se od željezničkog prijevoznika zahtijeva da, u skladu s odredbom tijela javne vlasti, dio svojih ugovora o radovima i nabavama dodijeli domaćim prijevoznicima smještenim u određenim regijama države članice, ili posebnim kategorijama domaćih izvoditelja.

B. **Načela obračunavanja**

Usporedba se radi između cijene koju je zaračunala strana kojoj je ugovor dodijeljen po povlaštenoj osnovi i cijene ponuđene u ekonomski najpovoljnijoj ponudi za taj ugovor, ili u nedostatku takve ponude, za sličan ugovor.

Iznos naknade predstavlja razliku između tih dvaju cijena.

▼B

PRILOG XV.

Kategorija XV.: **Troškovi za pokrivanje glavnice i kamata zbog ranijeg nedostatka normalizacije**

A. **Područje primjene**

Ova kategorija obuhvaća slučajeve kada proračun željezničkog prijevoznika, zbog mjera tijela javne vlasti, predviđa financijske obveze za pokrivanje glavnice i kamata po zajmovima ugovorenih s nadležnim tijelima ili predujmove primljene od nadležnih tijela na temelju odluka koje su ta tijela ranije donijela, a koje nisu u skladu s načelima normalizacije predviđenima ovom Uredbom.

B. **Načela obračunavanja**

Navedene obveze glavnice i kamata nadležna tijela mogu uvrstiti u svoj vlastiti proračun ili u normalizaciju na temelju ove Uredbe. U zadnjem slučaju, normalizacija se primjenjuje na ukupne postojeće obveze glavnice i kamata prikazanih u proračunu željezničkog prijevoznika za ugovorene zajmove ili otplative predujmove primljene od nadležnih tijela.

Iznos obveza utvrđuje se iz poslovnih knjiga željezničkog prijevoznika.